



Samferdselsnytt

Uke 28, 2021

Nyhetsbrev fra samferdselsråden ved Norges delegasjon til EU

- **“Klar for 55”-pakken presentert 14. juli**

«Klar for 55»-lovpakken

Kommisjonen presenterte «Klar for 55»-pakken 14. juli med forslag for å nå EUs klimamål i 2030. Mange av forslagene er relevante for transportsektoren.

Nedenfor følger en oversikt over disse forslagene, en oppsummering fra visepresidenten Timmermans og transportkommissær Văleans pressekonferanse om transportforslagene 15. juli, foreløpige reaksjoner samt videre prosess.

En fullstendig oversikt over hele «Klar for 55»-pakken kan finnes [her](#) og en fin illustrativ oversikt fra Kommisjonen på transportforslagene [her](#).

- **Revisjon av EUs kvotesystem (EU ETS)**

Kommisjonen foreslår å oppjustere reduksjonsmålet for 2030 fra 43 % til 61 % (ift. 2005-nivået).

På **transport** [foreslås](#) også å fase ut luftfartens vederlagsfrie kvoter frem til utgangen av 2026. Det vises her til en økning i CO₂-utslippene fra 2012 til 2018, og en forventet vekst etter pandemien. Det [foreslås](#) videre å gjennomføre ICAOs Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) for flyginger til og fra EU/EØS – området.

Det foreslås videre å fase inn skipsfarten i EU ETS til 2025, slik at skipsfarten er fullt ut omfattet fra 2026. EU ETS for skipsfarten vil gjelde for skip over 5000 brt. i tråd med MRV-forordningen, i havn, innad i EU (samt 50 % av skipsutslippene til og fra tredjeland). Forslaget må sees i sammenheng med forslaget FuelEU Maritime, se nedenfor.

Det foreslås også et eget kvotesystem for veitransport og bygg. Systemet er rettet mot energitilbyderne (og ikke sjåførene eller husholdningene). Energitilbyderne skal være ansvarlig for å overvåke og rapportere sitt energisalg og sikre nødvendige kvoter. Tilnærmingen er ment å gi et incentiv for dekarbonisering av energien som selges til

veittransporten og bygg. Systemet foreslås å starte opp fra 2026. Et eget «Social Climate Fund» foreslås også etablert. Dette for å kunne adressere sosiale utfordringer som sårbare grupper i samfunnet mv. kan møte pga. nytt system.

Se Kommisjonens notat med spørsmål og svar på forslaget [her](#).

- **Revisjon av innsatsfordelingsforordningen (effort sharing regulation) for det som ofte kalles ikke-kvotepiktige utslipp (transport, jordbruk, bygg m.m.)**

Kommisjonen foreslår å oppjustere utslippsreduksjonsmålet for EU i 2030 fra 30 % til 40 % og at spennet for de nasjonale målene går fra dagens 0 % til 40 % over til 10 % til 50 %.

På **transport** foreslås det å beholde veittransporten og bygg i ordningen, til tross for at det foreslås et eget kvotesystem for disse sektorene. Kommisjonen begrunner det med de store utslippene fra sektorene og behov for ytterligere nasjonale tiltak som investering i infrastruktur, opptak av nullutslippskjøretøy mv.

Se Kommisjonens notat med spørsmål og svar på forslaget [her](#).

- **Nytt energiskattedirektiv**

Kommisjonen foreslår en ny avgiftsstruktur basert på energiinnhold og miljøegenskaper for drivstoff og elektrisitet (og ikke volum) og endringer i selve avgiftsgrunnlaget.

På **transport** eksemplifiseres ny avgiftsstruktur med å vise til at det i dag er et lavere minimumsavgiftsnivå på diesel enn på bensin til motorbruk. Det foreslås nå endret. Hva gjelder endring av avgiftsgrunnlaget foreslås det å oppheve avgiftsfritaket for kerosen, som brukes som drivstoff til fly, og tungolje, som brukes som drivstoff til skip, i intra EU transport. Kommisjonen understreker at dette er et «... a crucial measure given the role of these sectors in energy consumption and pollution». Det foreslås å øke minimumsavgiften over en tiårsperiode, i kombinasjon med at mer bærekraftig drivstoff for disse sektorene får null eller lav avgift.

Energiskattedirektivet er ikke tatt inn i EØS-avtalen.

Se Kommisjonens notat med spørsmål og svar på forslaget [her](#).

- **Revisjon av energieffektiviseringsdirektivet**

Kommisjonen foreslår at energieffektivitetsmålet på EU-nivå for 2030 økes fra 32,5 % til 36 %. Dette målet skal kombineres med indikative mål på landnivå. Forslaget innfører også et sterkere fokus på energisparing.

På **transport** kommer fokuset på energisparing bl.a. til uttrykk i direktivets preambel (51): «... Member States' energy efficiency improvement measures in transport are eligible to be taken into account for achieving their end-use energy savings obligation. Such measures include policies that are, inter alia, dedicated to promoting more efficient vehicles, a modal

shift to cycling, walking and collective transport, or mobility and urban planning that reduces demand for transport».

Se Kommisjonens notat med spørsmål og svar på forslaget [her](#).

- **Revisjon av fornybardirektivet**

Kommisjonen foreslår å øke fornybarhetsmålet for 2030 fra 32 % til 40 %. Målet vil være bindende på EU-nivå. Det vil også her, som for energieffektivisering, bli stilt indikative mål på landnivå.

På **transport** forslås det et eget fornybarhetsmål på 13 %, som inkluderer drivstoff til luftfart og skipsfart, samt et 2,2 % mål om bruk av avansert biodrivstoff og et 2,6 % mål for bruk av hydrogen og hydrogenbaserte drivstoff. Det foreslås i tillegg nye incentiver, nærmere bestemt en såkalt «kredittmekanisme», for utrulling av infrastruktur for elektriske kjøretøy. Målene, og mekanismen, komplementerer dermed ReFuelEU Aviation- og FuelEU Maritime-initiativet, forslag til revisjon av regelverket om infrastruktur for alternative drivstoff i transportsektoren og CO₂-standardene, se nærmere nedenfor.

Se Kommisjonens notat med spørsmål og svar på forslaget [her](#).

- **Forslag til forordning om opptak av bærekraftige alternative drivstoff i luftfarten (RefuelEU Aviation)**

Norge innførte fra 1. januar 2020 et krav om at 0,5% av omsatt jetdrivstoff i skulle være avansert biojetdrivstoff, dvs. biodrivstoff basert på avfall og rester. Kravet er rettet mot drivstoffleverandørene.

Kommisjonens foreslår et felleseuropeisk omsetningskrav. Kravet rettes i hovedsak til leverandørene, som skal sikre at en minimumsandel av bærekraftig drivstoff («Sustainable Aviation Fuel» - SAF), inkludert en minimumsandel for syntetisk drivstoff («e-fuels»), er tilgjengelig på EUs lufthavner. I forordningens annekse foreslås det et økende omsetningskrav fra 2 % SAF i 2025, 5 % SAF / 0,7 % e-fuels i 2030 osv. frem til 63 % SAF / 28 % e-fuels i 2050. Forslaget inneholder videre krav til rapportering og håndheving. Det foreslås bl.a. reaksjon ved overtredelse av forordningen, inkludert at leverandører og operatører kan ilegges administrative bøter for manglende etterlevelse. Disse midlene foreslås overført til EU, og skal brukes til tiltak for bruk av mer bærekraftig drivstoff innen sektoren.

Se Kommisjonens notat med spørsmål og svar om bærekraftig transport, infrastruktur og drivstoff, med kort omtale av forslaget, [her](#).

- **Forslag til forordning om opptak av fornybare og lavkarbondrivstoff i maritim sektor (FuelEU Maritime)**

Kommisjonen foreslår her å redusere karbonintensitet i skipsdrivstoff. Det foreslås en reduksjon på - 2 % fra 2025, - 6 % i 2030 osv. frem til - 75 % i 2050 - enten på det enkelte

skip, i en flåte eller mellom ulike flåter. Overoppfyllelse kan mao. gå til å kompensere for underoppfyllelse på andre skip eller flåter. Regimet skal gjelde for skip som kommer til, seiler mellom eller forlater EU-havn. Forslaget skal gjelde for tilnærmet alle skip over 5000 brt., inkl. skip under tredjelandsflagg, jf. forslaget om å inkludere skipsfarten i EU ETS ovenfor.

Det foreslås også at containerskip og passasjerskip må bruke landstrømstilkobling fra 2030, men med visse unntak bl.a. for kortvarige opphold eller for skip som bruker annen nullutslippsteknologi). Forslaget må sees i sammenheng med forslaget i ny forordning om infrastruktur for alternative drivstoff, der det foreslås bindende måltall for landstrømsanlegg for containerskip og passasjerskip i TEN-T havner fra samme årstall.

Forordningen inneholder for øvrig bestemmelser om overvåkning og rapportering, krav til sertifisering av drivstoff, verifikasjon og håndheving, inkludert krav om bøter ved overtredelse av forordningen. Disse midlene, som for ReFuelEU Aviation – forordningen, foreslås overført til EU, og skal brukes til tiltak for bruk av mer bærekraftig drivstoff innen sektoren.

Kommisjonen presiserer for øvrig at man vil dele relevant informasjon med bl.a. FNs skipsfartsorganisasjon IMO vedr. gjennomføring av forordningen. Dersom man oppnår internasjonale regler på området, vil Kommisjonen gjennomgå forordningen mtp. å justere forordningen i tråd med det internasjonale regimet.

Se Kommisjonens notat med spørsmål og svar om bærekraftig transport, infrastruktur og drivstoff, med kort omtale av forslaget, [her](#).

- **Revisjon av direktivet om infrastruktur for alternative drivstoff i transportsektoren**

Direktiv for infrastruktur for alternative drivstoff (AFID) 2014/94/EU er gjennomført nasjonal gjennom havne- og farvannsloven og lov om infrastruktur for alternativt drivstoff. Nasjonalt trådte direktivet i kraft 1. januar 2020 (infrastruktur til fartøy) og 1. juli 2020 (infrastruktur til kjøretøy).

Kommisjonen foreslår at dagens direktiv erstattes med en forordning (AFIR). Det begrunnes med en raskere og mer lik nasjonal gjennomføring av regelverket. Forslaget inneholder bindende måltall for utrulling av tilstrekkelig EL- og HY-infrastruktur for lette kjøretøy og EL-HY- og LNG-infrastruktur for tunge kjøretøy på TEN-T nettverket. Hva gjelder LNG-fyllestasjoner stilles det krav til et passende antall på det såkalte TEN-T kjernenettverket.

Det foreslås også bindende måltall for landstrømsanlegg for containerskip og passasjerskip i TEN-T havner og LNG-infrastruktur i havner. Hva gjelder LNG-fyllestasjoner i havner stilles det også her krav om et passende antall i TEN-T kjernenettverkshavnene. Det foreslås også minimumskrav for EL-infrastruktur for stasjonære luftfartøy på TEN-T lufthavner.

Forslaget inneholder også felles spesifikasjoner og krav til brukervennlighet, som betalingsløsninger, prisoversikt mv. Forslaget inneholder også nye bestemmelser om medlemslandenes nasjonale planer. Det legges her opp til økt samspill mellom landene og

Kommisjonen. Det foreslås videre økt involvering fra nasjonale aktører, der forordningen ikke innfører bindende måltall.

Se Kommisjonens notat med spørsmål og svar om bærekraftig transport, infrastruktur og drivstoff, med kort omtale av forslaget, [her](#).

- **Revisjon av direktiv om CO2-utslippskrav til produsenter av person- og varebiler**

Forordning 2019/631/EU om CO2-utslippskrav er gjennomført i forskriften om krav til CO2-utslipp for produsenter av person og varebiler. Nasjonalt trådte den ikraft 25. oktober 2020.

Kommisjonen foreslår å redusere gjennomsnittlig CO2-utslipp fra bilprodusentenes produksjonsflåte av nye kjøretøy fra 55 % i 2030 til 100 % i 2035 - sammenlignet med 2021 – nivået. Kommisjonen skriver i sin pressemelding at dette vil innebære at «... all new cars registered as of 2035 will be zero-emission».

Forslaget forventes fulgt opp med et lignende forslag med strengere utslippskrav for tyngre kjøretøy allerede høsten 2021.

Oppsummering fra visepresidenten Timmermans og transportkommissær Văleans pressekonferanse om transportforslagene i «Klar for 55» - pakken 15. juli

Kommisjonspresidenten von der Leyen presenterte lovpakken 14. juli. Pressekonferansen kan sees [her](#).

Visepresidenten presenterte s.d. pakken for Europaparlamentets (EP) Miljøkomite (ENVI). Denne presentasjonen, og den påfølgende meningsutvekslingen med komiteen, kan sees [her](#).

Pressekonferansen på transport relaterte seg i hovedsak til de tre forslagene som ligger til transportkommissærens ansvarsområde, dvs. FuelEU Maritime-forordningen, ReFuelEU Aviation-forordningen og ny forordning om infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR).

På **FuelEU Maritime** understreket hun bl.a. at EU med dette forslaget vil bli «forerunners», da dette er det første forslaget av sitt slag, at krav om landstrømstilkobling vil bidra til bedre luft, at forslaget er forholdsmessig (med henvisning til at skip under 5000 brt. er unntatt, men samtidig vil dekke 90 % av utslippene), at forslaget er teknologinøytralt og at bøteinntektene vil bidra til å fremme tiltak for bruk av mer bærekraftig drivstoff innenfor sektoren.

På **ReFuelEU Aviation** viste hun bl.a. til at man med forslaget også vil etablere et marked for mer bærekraftig flydrivstoff (i tillegg til et marked for mer bærekraftig skipsdrivstoff), inkludert at forslaget ville bidra til økt energisikkerhet og ny næringsutvikling i EU.

På **infrastruktur for alternative drivstoff** viste hun bl.a. til at forslaget sikre økt utrulling av ladestasjoner, og dermed at flere valgte elbil.

Visepresidentens og transportkommissærens innledning finnes [her](#).

I spørsmålsrunden i etterkant understreket transportkommissæren bl.a. også **hydrogenens rolle** for en grønnere transportsektor. Visepresidenten viste også her til forslag til forordning om infrastruktur for alternative drivstoff, der det foreslås en utrulling av HY-infrastruktur på TEN-T veinettet.

Forslaget om **reviderte CO2-standarder** kom også opp i spørsmålsrunden. Visepresidenten sa her at man kun har foreslått et krav om nullutslipp i 2035, og ikke uttalt seg til hvilken teknologi bilprodusentene skal satse på fremover. Visepresidenten konstaterte imidlertid at her og nå fremsto el- og hydrogenteknologien som mest lovende for veisektoren. Hva gjaldt årstallet 2035 konstaterte han at ni europeiske bilprodusenter allerede har varslet at man vil utfase produksjonen av biler mer interne forbrenningsmotorer før eller innen 2035. Han mente det illustrerte hvilket teknologiskifte som allerede pågikk innen sektoren. Han gjentok her også transportkommissærens budskap om at «flaskehalsen» var tilstrekkelig ladeinfrastruktur.

Visepresidenten fikk også spørsmål om reaksjonene fra EPs ENVI-komite dagen i forveien på utvidelsen av **EU ETS til veitransport**. Visepresidenten gjentok her hva han sa til komiteen; EUs klimakutt på 55 % i 2030 er nå stadfestet i lovs form. Det innebærer at Kommisjonen er forpliktet til å presentere forslag for å nå målet. Kommisjonen var imidlertid alltid åpne for å vurdere andre alternativ. Det fordrer imidlertid at man presenterte slike alternativ for å nå målet.

Transportkommissæren fikk også spørsmål om forslaget om å fjerne **avgiftsunntaket for flydrivstoff** (kerosen). Hun innledet med at dette forslaget var et man flere forslag på luftfarten, men at dette ikke lå under hennes portefølje. Hennes fokus var på ReFuelEU-Aviation – forordningen. Hun bekreftet imidlertid at forslaget om å fjerne avgiftsunntaket for kerosen ikke omfattet fraktflyginger. Det ble her bl.a. vist til hensynet til øystater, som var avhengig av slik transport. Hva gjaldt kostnadene forbundet med innblandingskravet, viste hun til at kostnadene i 2030 og 2050 hhv. var estimert til å utgjøre 1 % og 8 % av prisen på en flybillett.

Verken visepresidenten eller transportkommissæren forventet internasjonale reaksjoner på FuelEU Maritime eller ReFuel Aviation - forslagene. De viste her til at forslagene var rettferdige og nøytrale. På FuelEU Maritime ble det også fremhevet at forslaget kunne bidra til IMOs arbeid på området.

Transportkommissæren fikk også spørsmål **LNG i skipsfarten**. Det ble her vist til lite opptak av LNG, til tross for at Kommisjonen hadde promotert drivstoffet i lang tid, og at utslippene fra LNG var «... no better than other maritime fuels». Hun svarte at LNG hadde en rolle og at det var viktig å ta hensyn til de som hadde satset på slik teknologi. Hun bekreftet for øvrig at det var lagt opp til en gradvis innfasing av skipsfarten inn i EU ETS men uten frie kvoter.

Kommentarer fra noen europeiske transportaktører på transportforslagene i «Klar for 55»

En rekke aktører har allerede kommentert pakken. Nedenfor følger utdrag fra noen av disse kommentarene.

Landtransport

Den internasjonale veitransportunionen (IRU) understreker i sin [kommentar](#) «IRU cautiously welcomes Fit-for-55 but warns of double-dip hit to transport» bl.a. at nytt energiskattedirektiv og utvidelse av EU ETS til veitransporten kan føre til høyere transportkostnader for innbyggerne og næringslivet. IRU mener derfor at gjennomføringen av disse forslagene må synkroniseres med tilstrekkelige EL- og HY-infrastruktur.

NHO Transport og Norges Lastebiler-Forbund er IRU-medlem.

Franske, nordiske og tyske lastebilorganisasjoner gjentar i [felleskommentaren](#) «Common Office” calls for a „Fit for 55” package with a sense of proportion» bl.a. IRUs poeng, jf. formuleringen «... Double and triple taxation of the same CO₂-emissions via different tools such as the Emission Trading System (ETS), the “Eurovignette” Directive and the Energy Taxation Directive must be avoided». Foreningene understreker også at så lenge det ikke finnes konkurransedyktige teknologiske alternativ vil økte transportkostnader kun straffe sektoren, og ikke gjøre den grønnere.

Norges Lastebiler-Forbund er del av felleskommentaren.

Den europeiske bilprodusentorganisasjonen (ACEA) sier i sin [kommentar](#) «Fit for 55: EU auto industry’s initial reaction to Europe’s climate plans» at man støtter EUs mål om klimanøytralitet i 2050. ACEA mener imidlertid det ikke er rasjonelt å forby en teknologi nå. ACEA mener også at det foreslåtte CO₂-reduksjonsmålet på 55 % innen 2030 vil bli svært utfordrende, og at det må kombineres med bindende måltall for utrulling av infrastruktur for alternative drivstoff. ACEA ønsker for øvrig et eget EU ETS system for veitransporten velkommen.

Den europeiske jernbaneoperatørorganisasjonen (CER) viser i sin [kommentar](#) «Already Green Deal compliant – Rail welcomes “Fit for 55” legislative proposals» bl.a. til jernbanens rolle for å kutte klimagassutslippene innen transportsektoren. CER understreker også at inntekter fra karbonprising må allokere til lavkarbon transportsystemer og til å beskytte sårbare innbyggere fra høyere energipriser.

VY er CER-medlem.

Skipsfart

Den europeiske skipsrederforeningens (ECSA) understreker i sin [kommentar](#) «European shipowners welcome the Fit for 55 climate package but fear lack of consistency among proposals may undermine increased climate ambition» bl.a. at man fortrinnsvis hadde ønsket en internasjonal klimaløsning for skipsfarten. Foreningen understreker også at det er «... of utmost importance that the revenues from ETS are used to support the decarbonisation of shipping and not added to Member States’ general budgets. A sector-

specific fund has already received significant support from the European Parliament, NGOs and industry stakeholders and we sincerely hope that the Member States will take this strong signal into consideration going forward».

Norges Rederiforbund er ECSA-medlem.

Den europeiske havneforeningen (ESPO) understreker i sin [kommentar](#) «ESPO welcomes Fit for 55 – package but more work is needed to make it fit for purpose» bl.a. at om Europa skal nå 55 % målet i 2055 må også Europa også finansiere dette. ESPO viser til at havnenes store investeringsbehov.

Norske Havner er ESPO-medlem.

Luftfart

Den internasjonale organisasjonen for lufttransport (IATA) understreker i sin [kommentar](#) «Tax is not the Answer to Aviation Sustainability» at det å gjøre seg avhengig av avgifter og skatter for utslippskutt er kontraproduktivt for å oppnå en mer bærekraftig luftfartssektor. IATA fremhever behovet for en mer omfattende tilnærming med fokus på bærekraftig drivstoff, ICAOs Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) (istedenfor EU ETS som IATA mener kan underminere internasjonalt samarbeid), reformer i luftrømmet (SES 2+-revisjonen) og ny teknologi. På CORSIA uttrykker sier IATA at de er «... extremely concerned by the Commission’s proposal that European States would no longer implement CORSIA on all international flights». På SES 2+ - forslaget konstaterer IATA at «Europe’s national politicians are quick to lecture airlines on the efforts industry should be making on the environment. But they are silent when it comes to areas of their own responsibility. Just recently the European Council failed to show any leadership to cut emissions by harmonizing European air traffic management. Moreover, the constant absence of political support from states on the SES proposals undermines the credibility of the ‘Fit for 55’ proposal and the credibility of Europe’s determination to drive real solutions for sustainability».

Widerøe er IATA-medlem.

Organisasjonen Airlines for Europe (A4E) understreker i sin [kommentar](#) «The European Commission’s “Fit for 55” package must drive decarbonisation while ensuring a level playing field for EU airlines» bl.a. at pakken må støtte industriens investeringer i ny teknologi og SAF, at unilateral eller dobbel prising av CO₂-utslipp økonomisk og økologisk kontraproduktiv og at karbonlekkasje og konkurranseforstyrrelser innenfor og utenfor Europa må adresseres. A4E viser også til [Destination 2050 \(D2050\)](#) – strategi, som de også er med på, og fremhever at denne viser at «... decarbonisation and an alignment of the aviation industry with the EU’s climate targets is possible without further significant cost increases on the sector».

Den internasjonale lufthavnorganisasjonen (ACI) understreker i sin [kommentar](#) «‘Fit for 55’ transformative challenge requires close alignment with the aviation sector’s net zero roadmap» sin støtte til klimaarbeidet. ACI viser her til sitt eget [Airport Carbon Accreditation](#) – program, og at man forventer at hele 90 lufthavner vil nullutslippshavner innen 2030.

ACI gir støtte til ReFuel EU Aviation – forslaget og forslag til forordning om infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR). På førstnevnte forslag vises det til at man lenge har vært for et europeisk innblandingskrav for mer bærekraftig flydrivstoff. Det vises her bl.a. til at dette inngår som en av forslagene i Destination 2050 (D2050), som også ACI er med på. Det vises også til at lufthavnene i Norge (Avinor), Sverige (Swedavia), så vel som lufthavnene Zurich, München og Clermont-Ferrand, bruker slikt drivstoff. På AFIRs minimumskrav for EL-infrastruktur for stasjonære luftfartøy på TEN-T lufthavner, uttrykker imidlertid ACI bekymring for kostnadene forbundet med kravet. ACI mener at den pågående revisjonen av statsstøttereglene på miljøområdet må adressere denne utfordringen.

Norwegian er A4E-medlem.

Andre kommentarer

Den europeiske miljøorganisasjonen Transport & Environment (T&E) har presentert flere pressemeldinger på pakken, bl.a. «EU axes airlines' fuel tax exemption in drive for greener fuels», «Fit for 55 'fails' to right wrongs of EU's disastrous biofuels policy», «EU push to green shipping is positive but risks locking in fossil gas», «EU climate plan will make emissions-free cars accessible for all».

T&E har i tillegg presentert pressemeldingen «The UK aims for emissions-free roads, in world-first» på UKs egen klimaplan på transport. Planen ble presentert noen timer før Kommisjonens «Fit for 55»-pakke.

Naturvernforbundet er T&E-medlem.

Federasjonen for europeiske transportarbeidere (ETF) understreker i sin kommentar «Fit for 55 – environmental sustainability must be matched by social sustainability – with a just transition for transport workers» bl.a. sammenhengen mellom «Fit for 55» og «Just Transition». ETF mener dagens lovnaden om en rettferdig omstilling. ETF mener dagens «Just Transition Mechanism» og «Just Transition Fund» ikke passer for transportarbeidere innenfor skipsfarten, luftfarten eller veitransporten til tross for utfordringene som eksisterer og omstillingene som skjer i deres sektorer.

ETF varsler også at de vil analysere nærmere forslag til forordning om en karbongrensejusteringsmekanisme («Carbon border adjustment mechanism»), som også inngår i pakken, mtp. å avklare om den adresserer luftfartssektorens behov mtp. karbonlekkasje og like konkurransevilkår. ETF uttrykker også motstand mot et EU ETS på veitransporten, især om det omfatter privat bilbruk. ETF viser til at det vil ramme sårbare brukere hardest.

ETF har for øvrig kommentert FuelEU Maritim – forordningen i en egen pressemelding med tittelen «Occupational health and safety: FuelEU Maritime lacks long-term vision». ETF mener sikkerhetsdimensjonen knyttet til bruk av alternative drivstoff ikke er tilstrekkelig adressert i forordningen. ETF ber Kommisjonen om å vurdere bruk av beskyttelsesutstyr,

sikkerhetstrening, inspeksjoner- og sikkerhetstesting samt brann- og eksplosjonsfare – også i sikkerhetsutforming av skip og havner, i sammenheng med forslaget.

Handel og Kontor i Norge, Fellesforbundet, Industri Energi, Norsk Jernbaneforbund, Fagforbundet, Norsk Lokomotivmannsforbund, Det Norske Maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund, Norsk Transportarbeiderforbund, Norsk Kabinforening, Parat og Yrkestrafikkforbundet er alle tilknyttet ETF.

Videre prosess på ReFuelEU Aviation-forordningen, forordningen om infrastruktur for alternative drivstoff (AFIR) og revisjon av direktivet om CO2-standarder for personbiler og lette varebiler

«Klar for 55» - pakken ble presentert for Rådets COREPER-gruppe og, som ovenfor nevnt, i EPs Miljøkomite 14. juli.

Kommisjonen starter nå sine presentasjoner av pakken i Rådets arbeidsgrupper. Rådsgruppen for transport - intermodale spørsmål og nettverk vil f. eks. bli presentert AFIR-forslaget nå 16. juli.

Den slovakiske transportministeren informerte EPs TRAN-komite om sine prioriteringer 13. juli. Her fremhevet han at det slovenske formannskapet vil prioritere ReFuelEU Aviation-forordningen og AFIR. Det kommer også til uttrykk i foreløpig agenda til det formelle Transportministermøtet 9. desember, der det signaliseres en ambisjon om å nå en felles rådsposisjon eller en fremdriftsrapport på de to nevnte forslag samt på FuelEU Maritime – forordningen. Det forventes også at AFIR vil få en særlig plass på det uformelle transportministermøtet i september.

CO2-forslaget står oppført på Miljørådets møte 6. oktober og 20. desember med passusen «to be confirmed».

EPs behandling av forslagene forventes å bli avklart når komiteene møtes igjen i september.

...

Dette ukesbrevet presenteres sent. Det skyldes et ønske om å inkludere omtale av «Klar for 55»-pakken. Ukesbrevet tar nå «sommerferie» frem til primo september.

Kommisjonen



Kommisjonskollegiets agenda:

Oppdatert 5.7. Se utdrag: «Fit for 55 package», 14.7

Kommisjonens ukeprogram uke 28:

Transportkommissæren ikke omtalt.

Kommisjonens pressemeldinger uke 27-:

- July infringements package: key decisions, 15.7

Utdrag:

Letters of formal notice

- Road Transport: Commission calls on BULGARIA to remove requirements on professional drivers to present a certificate of mental fitness in addition to their driving licence
- Single European Railway Area: Commission calls on HUNGARY to correctly transpose EU law
- Maritime transport: Commission calls on POLAND to comply with EU rules on minimum level of training for seafarers
- Maritime transport: Commission calls on GERMANY and GREECE to comply with EU rules on marine equipment

Reasoned opinions

- Passenger rail transport: Commission calls on AUSTRIA to fully transpose new Governance Directive rules
 - Airport charges: Commission urges BULGARIA to correctly transpose EU rules at Sofia Airport
 - Single European Sky: Commission urges 6 Member States to comply with EU rules on the provision of data link services
- European Green Deal: Commission proposes transformation of EU economy and society to meet climate ambitions, 14. 7

Nyheter fra DG MOVE:

- [Green, safe and smart transport networks: Additional €242 million for transport infrastructure studies](#), 15.7
- [European Green Deal: Commission proposes transformation of EU economy and society to meet climate ambitions](#), 14.7

Regelverkskomiteer, uke 28-29:

- [Connecting Europe Facility Committee \(CEF\)](#), 15.7

Ekspertgrupper, uke 28-29:

Ingen møter.

Konferanser på DG MOVEs hjemmeside:

Ingen konferanser.

Høring, konsultasjoner, veikart mv. på Kommisjonens side «Have your say»:

- [Extension of Regulation \(EU\) 2020/2222 on certain aspects of railway safety and connectivity](#), høringsfrist 8.9 (obs ny!)
- [Standardisation strategy](#), høringsfrist 26.7
- [European Maritime Safety Agency – review of mandate](#), 28.7
- [Public consultation on the revised Climate, Energy and Environmental Aid Guidelines](#), 2.8
- [Sustainable transport – new urban mobility framework](#), frist 27.9

Rådet



Det slovenske formannskapets hjemmeside

Transportmøter:

- Uformelt transport- og energiministermøte, Brdo 21.-22.9
- Formelt transportministtermøte, Brussel 9.12. Foreløpig agenda.

Rådets pressemeldinger uke 27-:

- A globally connected Europe: Council approves conclusions, 12.7
The Council approved conclusions on “A Globally Connected Europe” stressing the importance of connectivity for promoting the EU’s geostrategic interests and values globally.
- Declaration by the High Representative on behalf of the European Union on the alignment of certain third countries with the Council Decision (CFSP) 2021/1002 concerning restrictive measures in view of the situation in Belarus, 6.7
Declaration by the High Representative on behalf of the European Union on the alignment of certain third countries with the Council Decision (CFSP) 2021/1002 of 21 June 2021 implementing Decision 2012/642/CFSP concerning restrictive measures in view of the situation in Belarus.
- Declaration by the High Representative on behalf of the European Union on the alignment of certain third countries with the Council Decision (CFSP) 2021/1001 concerning restrictive measures in view of the situation in Belarus, 6.7

Møter uke 28:

- Coreper I, 14.7

Transport

- Regulations on Single European Sky 2 + Presidency debriefing on the outcome of the trilogue

Any other business

- Fit For 55 legislative package Presentation by the Commission

EU positions for international negotiations

- Reply to ICAO State Letter on CORSIA periodic review - Establishment of the EU position
- ICAO High level conference on COVID-19 - Establishment of the EU position
- Council Decision on the conclusion of the Protocol to amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States Agreement in principle - Request for the consent of the European Parliament
- Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) - Working Group of Legal Experts: Statement concerning the internal arrangements for the Council, the Member States and the Commission in proceedings under OTIF - Approval
- **Working Party on Aviation**, 14.7
Sak: SES 2+ package – Debriefing from the first trilogue – Exchange of views on the positions of the European Parliament on the proposals
- **Working Party on Shipping**, 15.7
Pt. ingen agenda.
- **Working Party on Land Transport**, 15.7
Sak: Proposal for a Directive ... amending Directive 2006/1/EC on the use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road Interinstitutional File: 2017/0113 (COD) – Debriefing on the first trilogue
- **Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks**, 16.7
Saker: 'Fit for 55': delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality - Presentation by the Commission of the transport related proposals and how this articulates in the overall package
2. Revision of Directive 2014/94/EU on alternative fuels infrastructure (AFID)



Europaparlamentet

Plenumssesjonen 5.-8.7. Oppsummering:

- Connecting European Facility 2.0 – programmet (CEF 2.0) og forenkling av TEN-T prosedyrene

Europaparlamentet vedtok trilogkompromisset med Rådet på det nye CEF 2.0 – programmet. Kompromisset ble vedtatt med 667 stemmer for og 11 imot.

Det nye infrastrukturprogrammet 2021-2027 er på 33,7 mrd. euro. 25,8 mrd. skal gå til transport-, 5,8 mrd. til energi- og 2,1 mrd. til digitale prosjekter.

Et forslag fra europaparlamentarikere fra De Grønne om å avvise kompromisset, og gjenoppta forhandlingene med Rådet, fikk kun 114 stemmer (og 518 imot). De Grønne mener kompromisset strider med EUs grønne giv, EUs mål om klimanøytralitet og ny klimalov, da investeringsstøtte fra CEF 2.0 også skal gå til infrastruktur for fossil gass, lufthavner, veier og militær mobilitet.

Europaparlamentet vedtok også et nytt forslag om forenkling av prosedyrene for bygging av transportinfrastruktur på den transeuropeiske nettverket (TEN-T). Formålet er raskere ferdigstilling EUs vedtatte transportnettverk, især grenseoverskridende transportprosjekter på det såkalte kjernenettverket, som skal ferdigstilles innen 2030. Forslaget er ikke merket EØS-relevant.

Resolusjon om det europeiske trafikkstyringssystemet for jernbanen (ERTMS)

EP vedtok en resolusjon på ERTMS for jernbanen med 667 stemmer for og 11 imot. I resolusjonen konstateres det bl.a. at dagens ERTMS-utrulling både går langsomt og i ulikt tempo nasjonalt. Videre at det er viktigere enn noensinne å sikre en fullstendig utbygging av systemet, både for å sette sektoren i stand til å oppfylle målsetningene i EUs grønne giv og målet om en utrulling av systemet på TEN-T kjernenettet innen 2030 (og det mer omfattende nettet innen 2040) for økt effektivitet og sikkerhet.

Rapporten inneholder også en rekke anbefalinger, bl.a. innføring av en lovbestemmelse for å sikre at de nasjonale ERTMS-implementeringsplaner er juridisk avstemt med de bindende mål for ERTMS-utbyggingen, ytterligere harmonisering av driftsmessige krav og godkjenningprosedyrer, forbud mot at nye tog får unntak fra å installere systemet og et felles format for anbud.

Transportkomiteens (TRAN) møte 12.-13.7

...

TRAN-komiteen vedtok kompromisset på Eurovignette-direktivet med 28 stemmer for og 21 imot, se pressemelding nedenfor. I en [podcast](#) 12. juli presiserte transportkommissær Vălean at direktivet kan bli revidert før 2026 for å reflektere eventuelle endringer som følger av «Klar for 55»-pakken.

Pressemeldinger, nyhetsbrev mv.:

- [Slovenian Presidency debriefs EP committees on priorities](#), 15.7
- [Air passengers' rights during the COVID crisis](#), 13.7
- [Road haulage charging: Transport MEPs give green light](#), 13.7
- [PETI-TRAN Hearing on How to improve air passenger rights during the COVID-19 crisis?](#), 14.7
- [TRAN-komiteens nyhetsbrev for juni](#)

EU-domstolen

- No 125/2021 : 14.7 [Judgment of the General Court in case T-677/20](#) (Ryanair and Laudamotion v Commission (Austrian Airlines; Covid-19))

Retten bekrefter at statsstøtten fra Østerrike til Austrian Airlines ifm. covid 19 pandemien var lovlig.

Anneks. Publiserte rådsdokumenter på transport uke 27 (Transport, luftfart, maritimt, teknisk harmonisering og post)

Transport

- **ST 10629 2021 INIT - OUTCOME OF PROCEEDINGS**12/07/2021

[A Globally Connected Europe - Council Conclusions \(12 July 2021\)](#)

- **ST 10755 2021 ADD 1 - COVER NOTE**12/07/2021

ANNEX to the Commission Delegated Regulation (EU) .../... supplementing Regulation (EU) 2021/523 of the European Parliament and of the Council by setting out additional elements and detailed rules for the InvestEU Scoreboard

- **ST 10755 2021 INIT - COVER NOTE**12/07/2021

COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) .../... of 12.7.2021 supplementing Regulation (EU) 2021/523 of the European Parliament and of the Council by setting out additional elements and detailed rules for the InvestEU Scoreboard

- **CM 3954 2021 INIT - NOTICE OF MEETING AND PROVISIONAL AGENDA**09/07/2021

Informal videoconference of the members of the Working Party on Shipping

- **CM 3964 2021 INIT - NOTICE OF MEETING AND PROVISIONAL AGENDA**09/07/2021

Informal videoconference of the members of the Working Party on Aviation

- **CM 3916 2021 INIT - NOTICE OF MEETING AND PROVISIONAL AGENDA**08/07/2021

Informal videoconference of the members of the Working Party on Aviation

- **CM 3965 2021 INIT - NOTICE OF MEETING AND PROVISIONAL AGENDA**08/07/2021

Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks

- **CM 3936 2021 INIT - NOTICE OF MEETING AND PROVISIONAL AGENDA**07/07/2021

Informal Videoconference of the members of the Working Party on Land Transport (ROAD) P.M. only

- **PE 51 2021 INIT - LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS**07/07/2021

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ON STREAMLINING MEASURES FOR ADVANCING THE REALISATION OF THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T)

- **PE 52 2021 INIT - LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS**07/07/2021

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ESTABLISHING THE CONNECTING EUROPE FACILITY AND REPEALING REGULATIONS (EU) No 1316/2013 AND (EU) No 283/2014

- **PE 55 2021 INIT - LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS**07/07/2021

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2017/2397 as regards the transitional measures for the recognition of third-country certificates

- **ST 10029 2021 ADD 1 - COVER NOTE**07/07/2021

ANNEX to the COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Strategy for Financing the Transition to a Sustainable Economy

- **ST 10029 2021 ADD 2 - COVER NOTE**07/07/2021

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Accompanying the COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Strategy for Financing the Transition to a Sustainable Economy

- **ST 10029 2021 INIT - COVER NOTE**07/07/2021

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Strategy for Financing the Transition to a Sustainable Economy

- **ST 10467 2021 INIT - 'A' ITEM NOTE**07/07/2021

Draft DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2017/2397 as regards the transitional measures for the recognition of third countries certificates (first reading) - Adoption of the legislative act

- **ST 10524 2021 INIT - INFORMATION NOTE**07/07/2021

ADOPTION OF LEGISLATIVE ACTS FOLLOWING THE EUROPEAN PARLIAMENT'S SECOND READING Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 - Outcome of the European Parliament's second reading (Strasbourg, 5 to 8 July 2021)

- **ST 10526 2021 INIT - INFORMATION NOTE**07/07/2021

ADOPTION OF LEGISLATIVE ACTS FOLLOWING THE EUROPEAN PARLIAMENT'S SECOND READING Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on streamlining measures for advancing the realisation of the trans-European transport network - Outcome of the European Parliament's second reading (Strasbourg, 5 to 8 July 2021)

- **ST 10614 2021 INIT - INFORMATION NOTE**07/07/2021

4th Ministerial Council of the Transport Community Presidency Conclusions

- **ST 9701 2021 INIT - DRAFT MINUTES**07/07/2021

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (Transport, Telecommunications and Energy)

- **CM 3909 2021 INIT - NOTICE OF MEETING AND PROVISIONAL AGENDA**06/07/2021

Informal videoconference of the members of the Working Party on Maritime Issues - Integrated Maritime Policy (IMP)

- **ST 10283 2021 INIT - COVER NOTE**06/07/2021

COMMISSION IMPLEMENTING DECISION of 16.6.2021 on the request for registration of the European citizens' initiative entitled 'Ban Fossil Fuel Advertising and Sponsorships' pursuant to Regulation (EU) 2019/788 of the European Parliament and of the Council

- **ST 10499 2021 INIT - INFORMATION NOTE**06/07/2021

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2017/2397 as regards the transitional measures for the recognition of third countries certificates - Outcome of the European Parliament's first reading (Strasbourg, 5 to 8 July 2021)

- **ST 10512 2021 INIT - LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS: CORRIGENDUM/RECTIFICATIF**06/07/2021

Position of the Council at first reading with a view to the adoption of a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 - Adopted by the Council on 14 June 2021

- **ST 10580 2021 INIT - NOTE**06/07/2021

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the resilience of critical entities - Opinion of the European Committee of the Regions

- **ST 9502 2021 INIT - DRAFT MINUTES**06/07/2021

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION (Transport, Telecommunications and Energy)

- **CM 3813 2021 REV 2 - NOTICE OF MEETING AND PROVISIONAL AGENDA**05/07/2021

Working Party on Aviation

- **CM 3855 2021 INIT - NOTICE OF MEETING AND PROVISIONAL AGENDA**05/07/2021

Informal videoconference of the members of the Working Party on Shipping

- **ST 10424 2021 INIT - NOTE**05/07/2021

Regulation (EU) 2021/953 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2021 on a framework for the issuance, verification and acceptance of interoperable COVID-19 vaccination, test and recovery certificates (EU Digital COVID Certificate) to facilitate free movement during the COVID-19 pandemic Regulation (EU) 2021/954 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2021 on a framework for the issuance, verification and acceptance of interoperable COVID-19 vaccination, test and recovery certificates (EU Digital COVID Certificate) with regard to third-country nationals legally staying or residing in the territories of Member States during the COVID-19 pandemic - Notifications pursuant to Article 15(2) of Regulation (EU) 2021/953

- **ST 10528 2021 INIT - COVER NOTE**05/07/2021

Regulation of the European Parliament and of the Council on a framework for the issuance, verification and acceptance of interoperable COVID-19 vaccination, test and recovery certificates (EU Digital COVID Certificate) with regard to third-country nationals legally staying or residing in the territories of Member States during the COVID-19 pandemic - notification by Denmark

Luftfahrt

- **ST 10629 2021 INIT - OUTCOME OF PROCEEDINGS**12/07/2021

A Globally Connected Europe - Council Conclusions (12 July 2021)

- **ST 10522 2021 INIT - WORKING DOCUMENT**07/07/2021

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2018/1139 as regards the capacity of the European Union Aviation Safety Agency to act as Performance Review Body of the Single European Sky - Position of the European Parliament

- **ST 9786 2021 INIT - WORKING DOCUMENT**07/07/2021

Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2018/1139 as regards the capacity of the European Union Aviation Safety Agency to act as Performance Review Body of the Single European Sky Four column table

- **ST 10583 2021 INIT - INFORMATION NOTE**06/07/2021

European Court of Auditors' Special Report No 15/2021: Air passenger rights during the COVID-19 pandemic: Key rights not protected despite Commission efforts

- **ST 10584 2021 INIT - 'I' ITEM NOTE**06/07/2021

European Court of Auditors' Special Report No 15/2021: Air passenger rights during the COVID-19 pandemic: Key rights not protected despite Commission efforts Designation of Working Party

- **ST 10424 2021 INIT - NOTE**05/07/2021

Regulation (EU) 2021/953 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2021 on a framework for the issuance, verification and acceptance of interoperable COVID-19 vaccination, test and recovery certificates (EU Digital COVID Certificate) to facilitate free movement during the COVID-19 pandemic Regulation (EU) 2021/954 of the European Parliament and of the Council of 14 June 2021 on a framework for the issuance, verification and acceptance of interoperable COVID-19 vaccination, test and recovery certificates (EU Digital COVID Certificate) with regard to third-country nationals legally staying or residing in the territories of Member States during the COVID-19 pandemic - Notifications pursuant to Article 15(2) of Regulation (EU) 2021/953

- **ST 10528 2021 INIT - COVER NOTE**05/07/2021

Regulation of the European Parliament and of the Council on a framework for the issuance, verification and acceptance of interoperable COVID-19 vaccination, test and recovery certificates (EU Digital COVID Certificate) with regard to third-country nationals legally staying or residing in the territories of Member States during the COVID-19 pandemic - notification by Denmark

Maritimt

- **PE 55 2021 INIT - LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS**07/07/2021

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2017/2397 as regards the transitional measures for the recognition of third-country certificates

- **ST 10467 2021 INIT - 'A' ITEM NOTE**07/07/2021

Draft DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2017/2397 as regards the transitional measures for the recognition of third countries certificates (first reading) - Adoption of the legislative act

- **ST 10499 2021 INIT - INFORMATION NOTE**06/07/2021

Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive (EU) 2017/2397 as regards the transitional measures for the recognition of third countries certificates - Outcome of the European Parliament's first reading (Strasbourg, 5 to 8 July 2021)

- **ST 10585 2021 INIT - COVER NOTE**06/07/2021

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Union submission to the 77th session of the International Maritime Organization's Marine Environment Protection Committee proposing to introduce life cycle guidelines to estimate well-to-wake greenhouse gas (GHG) emissions of sustainable alternative fuels to incentivise their uptake at global level

Teknisk harmonisering – kjøretøy

Ingen dokumenter.

Post

Ingen dokumenter.

Mvh Carsten Horn-Hanssen



Carsten Horn-Hanssen
Samferdselsråd / Counsellor for Transport and Communications
Norges delegasjon til EU – Mission of Norway to the EU
Mobile: +32 (0)494 538 851
Office: +32 (0)2 238 7444
www (NO) - www (EN) - Facebook - Twitter - Instagram